

COPA CATALANA DE RESISTENCIA TIERRA 2014

Índice

- Art. 1º.-ORGANIZACIÓN DE LA COMPETICIÓN.**
- Art. 2º.-CIRCUITO Y DURADA DE LA COMPETICIÓN.**
- Art. 3º.-PARTICIPANTES.**
- Art. 4º.-VEHICULOS ADMITIDOS.**
- Art. 5º.-CAMBIOS DE PILOTO O DE MOTOCICLETA.**
- Art. 6º.-NUMEROS.**
- Art. 7º.-CARBURANTES Y LUBRIFICANTES.**
- Art. 8º.-REPOSTAJES Y MANIPULACIONES DEL CARBURANTE.**
- Art. 9º.-PARQUE DE REPARACIONES/ BOXES.**
- Art. 10º.-REPARACIONES.**
- Art. 11º.-VERIFICACIONES PREVIAS Y DURANTE LA COMPETICIÓN.**
- Art. 12º.-SALIDA.**
- Art. 13º.-RELIEVE DE PILOTOS.**
- Art. 14º.-CONDUCTA EN LA COMPETICIÓN.**
- Art. 15º.-ÚLTIMA VUELTA Y FINAL DE CARRERA.**
- Art. 16º.-EXCLUSIÓN DE LAS CLASIFICACIONES PARCIALES.**
- Art. 17º.-VERIFICACIÓN FINAL.**
- Art. 18º.-RESULTADOS Y CLASIFICACIONES.**
- Art. 19º.-SANCIONES.**
- Art. 20º.-RECLAMACIONES.**
- Art. 21º.-TROFEOS.**
- Art. 22º.-SEÑALES.**
- Art. 23º.-INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO.**
- Art. 24º.-DESCUENTO DE PRUEBAS Y DESEMPATE.**
- Art. 25º.-CLASIFICACIONES.**

La **Federación Catalana de Motociclismo** convoca la **Copa Catalana de Resistencia Tierra 2014**, acogiéndose a la normativa general y a las siguientes especificaciones:

Art. 1º.-ORGANIZACIÓN DE LA COMPETICIÓN.

Se desarrollará de acuerdo con el Reglamento General Deportivo de la FCM, y conformes a las normas del presente Reglamento de la especialidad.

Art. 2º.-CIRCUITO Y DURADA DE LA COMPETICIÓN.

La prueba se desarrollará en un circuito cerrado de montaña. Preferentemente no circuito de motocross en su totalidad. La duración de las carreras será de 3 horas.

2.1. Los entrenamientos tendrán una duración de 45 minutos y todos ellos serán cronometrados.

Art. 3º.-PARTICIPANTES.

En este Campeonato **solo** podrán formar parte y puntuar los pilotos con licencia Catalana o Homologada expedida por la FCM o cualquier Federación Territorial, y aquellas licencias territoriales autorizadas por la FCM.

Podrán formar parte todo tipo de motocicleta de características aceptadas por los Reglamentos de la Federación Catalana de Motociclismo, que se agruparán de acuerdo a las clases que se determinan en el artículo 4 º.

Los equipos estarán formados por: Carreras de 3 horas de 1 o 2 pilotos. Cada equipo deberá designar a un representante, (que puede ser un piloto del equipo), el cual se denominará jefe de equipo ya través del cual se canalizarán las relaciones entre los concursantes y la Organización como las cuestiones relativas a la inscripción, verificación de licencias y equipo, y adjudicación de premios.

Art. 4º.-VEHICULOS ADMITIDOS.

La competición está abierta a todas las motocicletas que cumplan las reglas de seguridad del Código Deportivo de la FMI y se ajusten a las siguientes normas:

4.1. Nivel de sonido. No exceder de 113.5 dB, medidos por método 2 metros máx.

4.2. Clases y categorías. Las motocicletas serán agrupadas de acuerdo con su cilindrada, en la forma siguiente:

RS 1 Junior.- Pilotos a partir de 15 años y hasta que cumplan 23 durante el año en curso con motocicletas superiores a 150 cc 2T o 250 cc 4T. Una o dos motocicletas.

RS 1 Sénior.- Pilotos mayores de 23 años con motocicletas superiores a 150 cc 2T o 250 cc 4T. Una o dos motocicletas.

RS2 Junior.- Pilotos a partir de 14 años y hasta que cumplan 23 durante el año en curso con motocicletas hasta 150 cc 2T o 250 cc 4T. Una o dos motocicletas.

RS 2 Sénior.- Pilotos mayores de 23 años con motocicletas hasta 150 cc 2T o 250 cc 4T. Una o dos motocicletas.

Máster.- Pilotos mayores de 40 años cumplidos con cualquier tipo de motocicleta englobadas en las categorías 1, 2, 3, 4. Todos los miembros del equipo deberán ser mayores de 40 años para poder participar y puntuar en la categoría 5. Una o dos motocicletas.

RT 1.- Pilotos mayores de 16 años con motocicletas de cilindrada abierta. Un solo piloto, una sola motocicleta.

Una motocicleta de categoría inferior puede inscribirse, participar y puntuar en una clase superior según el siguiente cuadrante.

Hasta 150 cc 2T pueden participar en Superiores a 150 cc 2T.

Hasta 250 cc 4T pueden participar en Superiores a 250 cc 4T.

Si participan en un mismo equipo pilotos de diferente categoría, todos participan y puntúan en la categoría del piloto que tenga la más alta. (Ej. Junior y Sénior, participan en Sénior), excepto en la categoría Master que todos dos pilotos tienen que tener 40 años.

Si participan en un mismo equipo motocicletas de diferente categoría todo el equipo participa y puntúa en la de superior categoría. (Ej. Una 250 cc 4T y una 250 cc 2T participan en RS1. Una 250 cc 4T y una 300 cc 4T participan en RS1)

Un piloto que haya participado en una carrera en una categoría superior a la suya puede inscribirse y seguir puntuando en el campeonato en la categoría superior. (Ej. Junior en categoría Sénior)

El número de máquinas que pueden ser admitidas para formar parte de la prueba, dependerá de cada circuito.

Art. 5º.-CAMBIOS DE PILOTO O DE MOTOCICLETA.

El cambio de motocicleta, de número de identificación o de piloto distinto de los que constituye el equipo titular, será motivo de exclusión. Una vez efectuada la inscripción, sólo se admitirá la sustitución de la marca o clase de motocicleta en caso de requerimiento expreso del concurrente al Jurado de la Competición, formulado no más tarde del momento de la verificación de la motocicleta.

Art. 6º.-NUMEROS.

Las placas numéricas serán de construcción sólida, y medirán aproximadamente 28x23 cm., Colocándose a ambos lados de la motocicleta, sobre la rueda trasera y de manera que la visibilidad no quede obstaculizada por la posición del piloto, y una tercera en la parte frontal, con una inclinación no superior a los 25 grados respecto de la vertical y perfectamente visible. Las dimensiones mínimas de las cifras serán: 140 mm. de altura, 90 mm. de ancho y 25mm. de grosor de trazo. El espacio entre dos cifras no podrá ser inferior a 25 mm. La pintura será mate y los colores utilizados serán: **fondo negro y números en amarillo o fondo blanco con números negros.**

Art. 7º.-CARBURANTES Y LUBRIFICANTES.

El carburante será de tipo comercial, la distribución esté convenientemente asegurada por las estaciones de servicio. Los aditivos que se utilicen en las mezclas no deben alterar el octanaje de las gasolinas. Los comisarios deportivos están facultados para ordenar en cualquier momento y lugar la toma de muestras de combustible y otros productos utilizados, ya sea de la máquina o de los depósitos de reserva. El carburante y lubricante serán por cuenta de los participantes.

Art. 8º.-REPOSTAJES Y MANIPULACIONES DEL CARBURANTE.

Los repostajes, si no se dispone de una zona especial, deberán efectuarse en el box individual de cada equipo, debiendo estar el motor parado. Se realizarán directamente desde el depósito suministrador al situado en la motocicleta, es decir, sin el uso de embudos. Los depósitos de suministro y los de almacenamiento deberán estar en perfectas condiciones,

disponer de valla de seguridad estanco y deberán ser metálicos. Además, los de suministro dispondrán de un tubo de suministro con grifo y, en caso de estar elevados, no estarán a más de 2,5 metros de altura. No está permitido el repostaje para cambio de depósito.

En las operaciones de repostaje y manipulaciones del carburante y lubricantes, así como en las cercanías de los depósitos que los contengan, está totalmente prohibido fumar.

Excepcionalmente, previa autorización del Director de Carrera y bajo la supervisión de un Comisario, se podrá repostar en el recorrido mediante un recipiente máximo de 2 litros de capacidad.

En el caso de que un equipo formado por dos motocicletas se quede sin gasolina en pista el procedimiento a seguir será: El equipo podrá repostar con el permiso de un comisario de carrera, un máximo de 2 litros en el mismo lugar en donde se ha quedado sin gasolina. En ningún caso se podrá llevar el transponder a box y hacer el cambio de motocicleta. La sanción por esta infracción será la indicada en el punto 7 del artículo 19^º : 4 vueltas. Está totalmente prohibido fumar en el box.

Art. 9º.-PARQUE DE REPARACIONES/ BOXES.

Los boxes se componen de:

9.1. Pista de desaceleración. Es el único lugar para acceder a la zona de asistencia.

9.2. Zona de asistencia. Consta de:

a) Pista de circulación: Es el lugar a través del cual los participantes circulan por la zona de asistencia. En ella está prohibido efectuar cualquier tipo de asistencia. Excepcionalmente, si un participante sobrepasa su box, sólo podrá acercarse su vehículo en el box colectivo. Al incorporarse o cruzar la pista de circulación, se dará preferencia a los equipos que circulen en ella.

b) Box individual: Es el lugar destinado a cada equipo para efectuar las asistencias permitidas en el presente RP, excepto las soldaduras, tal como se detalla en el Art. 10^º, así como los relieves de pilotos. Todas las piezas de repuesto, materiales y herramientas deberán situarse en el box individual. Cada equipo debe tener en el recinto de su box y en lugar muy accesible, un extintor homologado por hidrocarburos de 5 Kg. de contenido. La presencia en el box de personas no autorizadas será motivo de sanción.

c) Box colectivo: Es el lugar donde, excepcionalmente, los participantes podrán efectuar las asistencias permitidas en el RP. En el box colectivo no está permitido tener objetos depositados, debiendo abandonar este box todos los miembros del equipo al finalizar la asistencia.

d) Pista de aceleración: Es el único lugar para incorporarse a la pista de carrera desde la zona de asistencia. El acceso a la pista estará señalizado con una luz naranja intermitente que indica precaución.

Todo vehículo o piloto que presente anomalías no será autorizado a acceder a la pista de carrera.

Art. 10º.- REPARACIONES.

Deberán efectuarse en el box individual de cada equipo. Las reparaciones que conlleven riesgo de incendio, como es el caso de las soldaduras, por ejemplo, sólo podrán ser realizadas única y exclusivamente en el sitio del parque de trabajo dispuesto por la Organización, debiendo llevar el extintor homologado.

Quedan autorizadas todo tipo de reparaciones, excepto la sustitución de bastidor, cárter del motor y caja de cambios (caso de ser independientes). La sustitución o reparación del silencioso requerirá un nuevo control de sonido. En toda reparación efectuada en boxes podrán intervenir dos miembros del equipo de asistencia o pilotos, además del que conduzca la motocicleta en ese momento.

Casos excepcionales:

- En el parque de trabajo podrá repararse la motocicleta en el box colectivo.
- En el circuito sólo podrá reparar la motocicleta el piloto que la conduzca con las herramientas y repuestos de que sea portador.
- En el circuito, en lugar que no represente peligro y previa autorización del Director de Carrera y bajo la supervisión de un Comisario, se podrá reparar la motocicleta en las mismas condiciones que en los boxes.
- Si un piloto rompe la moto a medio circuito, **con la supervisión de un oficial de carrera** podrá retornar a boxes sin terminar de completar la vuelta. Esta no le será contabilizada. En ningún caso, bajo pena de exclusión, podrá circular en dirección contraria por la pista.
- En el caso de que un equipo formado por dos motos tenga una avería en pista el procedimiento a seguir será: El equipo podrá reparar, con el permiso de un comisario de carrera, en el mismo lugar donde han sufrido la avería. En ningún caso se podrá llevar el transponder a box y hacer el cambio de moto. Si la moto no se puede reparar se podrá llevar el transponder a box, hacer el cambio de moto pero deberá terminar la carrera con una sola moto. La sanción por esta infracción será la indicada en el punto 9 del artículo 19º. : 4 vueltas.

Art. 11º.-VERIFICACIONES PREVIAS Y DURANTE LA COMPETICIÓN.

La verificación técnica y preliminar se realizará por parte del Comisario Técnico, debiéndose encontrar cada motocicleta delante de su box para proceder a la verificación, precintado y control de salida.

Si, a juicio del Comisario Técnico, alguna motocicleta no está de acuerdo con las condiciones exigidas en esta competición, el jefe de equipo será advertido de las deficiencias encontradas y se le concederá un plazo de 30 minutos para arreglar la foto. Si al término del plazo fijado no han sido corregidas, se le excluirá. Para el control de ruido se dará un segundo plazo antes de proceder a la exclusión.

Sólo se facilitará UN transponder por equipo. Este deberá estar fijado de forma sólida en las barras de suspensión de la motocicleta. Al efectuarse el relevo deberá cambiar el transponder de una a otra motocicleta. Cada motocicleta deberá disponer de su propio soporte de transponder.

Durante el transcurso de la competición, las motocicletas podrán ser examinadas en cualquier momento para asegurarse de que están en buenas condiciones de seguridad y para comprobar si alguna de las piezas marcadas o precintadas ha sido cambiada.

ENTRENAMIENTOS: Se realizarán el mismo día de la competición.

Art. 12º.- SALIDA.

Media hora antes de la salida, se colocarán las motocicletas en la línea de salida en orden de vuelta rápida si ha habido entrenamientos cronometrados y en su defecto por sorteo, celebrado previamente.

Se autoriza el calentamiento de motores hasta 10 minutos antes del inicio de la competición. En este momento, deberá abandonar la pista todo el personal de los equipos, con excepción de los pilotos que vayan a tomar la salida.

La salida se efectuará al estilo "**Le Mans**", la operación de puesta en marcha de la motocicleta, provocar la rotación de la rueda motriz. Transcurrido un minuto después de haber dado la señal de salida (fin del período de arranque), los participantes quedarán en libertad de puesta en marcha.

A la salida está prohibido, asimismo, salir con antelación a la señal correspondiente y recibir ayuda exterior.

Art. 13º.- RELIEVE DE PILOTOS.

El sistema de conducción será el de relevos alternativos, siendo su orden y su duración libres. Los relevos se efectuarán en el box individual de cada equipo, salvo los siguientes casos excepcionales:

- Los relevos podrán efectuarse en el box colectivo.
- Previa autorización del Director de Competición, se permitirá el relevo fuera de boxes de un piloto que resulte lesionado después de un accidente y quede imposibilitado para seguir en competición. El piloto lesionado será transportado por la Organización hasta el lugar correspondiente donde recibirá la atención médica.

En el caso de que un equipo formado por dos motocicletas tenga un accidente y el piloto accidentado no pueda continuar la carrera se permitirá, con la autorización de un comisario de carrera, el relevo de piloto en pista. El segundo piloto con la segunda motocicleta irá hasta el lugar del accidente y allí procederán al cambio de transponder. El piloto lesionado será transportado por la Organización hasta el lugar correspondiente donde recibirá la atención médica.

Art. 14º.- CONDUCTA EN LA COMPETICIÓN.

- a) Una motocicleta en carrera no puede salirse del circuito exceptuando en caso de fuerza mayor, debiéndose integrar por el mismo lugar por donde salir.
- b) Está terminantemente prohibido circular en sentido contrario de la marcha establecida.
- c) Durante toda la prueba, las motocicletas únicamente podrán ser movidas por su motor o el esfuerzo muscular del piloto, quedando prohibida, por tanto, la percepción de ayuda de cualquier persona distinta a la del piloto, excepto bajo supervisión de un oficial de carrera.

- d) Los pilotos se abstendrán de realizar cualquier maniobra desleal con respecto a los demás participantes, así como obstaculizar el adelanto de otro competidor de cualquier forma.
- e) Los participantes atenderán las indicaciones que se les haga por medio de banderas u otros dispositivos previstos por la Organización.
- f) Todo vehículo concurrente que por la forma de conducir del piloto o por las condiciones de la máquina, resultara incómodo o peligroso para el resto de los participantes, podrá ser sancionado o excluido.
- g) En carreras que tengan una parte de su duración durante la noche, se deberá circular con el alumbrado.

Art. 15º.- ÚLTIMA VUELTA Y FINAL DE CARRERA.

La última vuelta no podrá cubrirse en un tiempo superior a 15 minutos para pista seca, o superior a 20 minutos para pista mojada. El final de carrera se a la hora en punto en que finaliza la carrera.

Art. 16º.- EXCLUSIÓN DE LAS CLASIFICACIONES PARCIALES.

Será condición ineludible para clasificarse, cubrir el 40% más una de las vueltas realizadas por el primer clasificado de la clase, despreciando la fracción en caso de que los hubiera.

Art. 17º.- VERIFICACIÓN FINAL.

Una vez terminada la competición, los vehículos se depositaran en el recinto cerrado dispuesto al efecto por la Organización, donde el Comisario Técnico procederá a la verificación final. Los vehículos permanecerán en el mencionado recinto hasta que el Director de la Competición autorice su retirada, prohibiéndose cualquier manipulación sobre las máquinas. Al menos uno de los mecánicos de cada equipo estará a disposición del Comisario Técnico para proceder a su eventual desmontaje.

Art. 18º.- RESULTADOS Y CLASIFICACIONES.

Los resultados finales se publicarán dentro de la media hora siguiente a la finalización de la carrera.

Art. 19º.- SANCIONES.

Corresponde al Director de la Competición decretar las sanciones por infracción al presente Reglamento. Se establece el siguiente cuadro de sanciones:

<u>ART.</u>	<u>MOTIVO</u>	<u>SANCIÓN</u>
1.	Vehículo disconforme con las normas de Seguridad-	Orden de reparación
2.	Fraude o de datos en la inscripción-	Exclusión
3.	Cambio de piloto o motocicleta durante la competición -	Exclusión
4.	No ir provisto de la indumentaria reglamentaria -	No autorizado a salir
5.	Deficiencia del sistema de identificación-	No cont. la vuelta
6.	Cambio de número de identificación durante la competición-	Exclusión
7.	Repostar en forma no autorizada -	4 vueltas
8.	Fumar alrededor de los depósitos de combustible -	2 vueltas
9.	Reparar con el equipo de asistencia de forma no autorizada -	4 vueltas

10.	Entrar o salir de boxes por accesos no autorizados-	3 vueltas
11.	Circular en las pistas de boxes en sentido contrario al de la carrera con el vehículo en marcha -	6 vueltas
12.	Presencia en un box de personal no autorizada-	1 vuelta
13.	Efectuar asistencias en boxes, en zonas no autorizadas-	1 vuelta
14.	Obstaculizar la pista de circulación de boxes -	1 vuelta
15.	No formalizar la verificación preliminar-	No autorizado a salir
16.	Irregularidades observadas en verificaciones durante la carrera-	Exclusión
17.	No pasar el examen médico preliminar-	No autorizado a salir
18.	Tomar la salida con antelación-	2 vueltas
	Puesta en marcha no autorizada-	2 vueltas
19.	a) No seguir el itinerario indicado-	Exclusión
	b) Circular en sentido contrario al de la marcha con el motor en marcha-	Exclusión
	c) Recibir ayuda exterior no autorizada-	4 vueltas
	d) Realizar maniobra desleal-	Exclusión
	e) No atender las indicaciones de los Comisarios-	Exclusión
	f) Conducción peligrosa para los demás participantes-	1 vuelta.- Exclusión
20.	Efectuar el relieve en forma no autorizada -	Exclusión
	No realizar el número mínimo de relieves por piloto-	8 vueltas
21.	Realizar la última vuelta en tiempos superiores al permitido-	No cont. la vuelta
	No recibir la señal de llegada-	Descualificación
22.	No introducir la motocicleta en el parque cerrado a la llegada-	Exclusión
23.	Irregularidades observadas en la verificación final -	Exclusión
24.	No respetar el orden de posición en caso de aparecer la Safety Bike -	2 vueltas
25.	Avanzar la Safety Bike -	Exclusión
26.	Faltar el respeto a la organización-	de 2 vueltas / Exclusión

Estas sanciones pueden ser modificadas por el Jurado de la prueba en función de la longitud del circuito.

Art. 20º.- RECLAMACIONES.

Se efectuarán tal como indica el capítulo 13º de la Normativa General.

Una misma reclamación no podrá versar más que sobre un solo asunto concreto. Los depósitos de garantía se reintegrarán cuando la reclamación resulte fundada. No se puede reclamar sobre la decisión del Jurado, pero en determinados casos se puede apelar según lo prescrito en el Código Deportivo de la FCM.

Art. 21º.- TROFEOS.

Se concederán trofeos a los 3 primeros equipos clasificados de cada categoría.

Art. 22º.- SEÑALES.

BANDERA NACIONAL: Salida.

BANDERA ROJA: Parada absoluta de todos los corredores.

BANDERA NEGRA CON EL NUMERO DE UN EQUIPO: Parada del piloto del equipo correspondiente.

BANDERA AMARILLA, SIN AGITAR: Atención.

BANDERA AMARILLA AGITADA: Peligro, prepararse para parar.

BANDERA VERDE: Recorrido libre.

BANDERA AZUL: Dejar paso a un conductor que va a avanzar.

BANDERA A FRANJAS VERTICALES ROJAS Y AMARILLAS: Pista resbaladiza.

BANDERA BLANCA: Vehículo de servicio en pista.

BANDERA A CUADROS BLANCOS Y NEGROS: Fin de carrera.

PANEL CON ASPA: Encender o apagar alumbrado.

BANDERA AZUL-GRANA: Regadío.

Art. 23º.- INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO.

La interpretación del presente Reglamento corresponde a los comisarios deportivos de la Competición en primera instancia, ya la FCM en segunda.

Art. 24º.- DESCUENTO DE PRUEBAS Y DESEMPATE.

Para la clasificación final del campeonato NO se descontará ningún resultado. En el supuesto de que al final del campeonato, haya más de un piloto con la misma puntuación, dada la particularidad de las carreras que son por equipos, no habrá desempate.

Art. 25º.- CLASIFICACIONES.

La clasificación general de esta Copa, será para las clases convocadas de motocicletas, adjudicando a cada uno, las siguientes puntuaciones dentro de la clase en que haya concurrido.

POSIC.	PUNTOS	POSIC.	PUNTOS
1º	25	9º	7
2º	20	10º	6
3º	16	11º	5
4º	13	12º	4
5º	11	13º	3
6º	10	14º	2
7º	9	15º	1
8º	8		

Todos los equipos que terminen la carrera sumarán un punto en la clasificación del Campeonato.

LA INTERPRETACIÓN DE ESTE REGLAMENTO QUEDA A CRITERIO DE LA FEDERACIÓN CATALANA DE MOTOCICLISMO.